

⑩ 日本国特許庁 (JP)

⑪ 特許出願公開

⑫ 公開特許公報 (A) 昭63-203456

⑬ Int.Cl.

B 6D T 8/58
8/24

識別記号

庁内整理番号

8510-3D
7626-3D

⑭ 公開 昭和63年(1988)8月23日

審査請求 未請求 発明の数 1 (全12頁)

⑮ 発明の名称 自動車の駆動力制御装置

⑯ 特願 昭62-35343

⑰ 出願 昭62(1987)2月18日

⑱ 発明者 河村 広道 広島県安芸郡府中町新地3番1号 マツダ株式会社内

⑲ 発明者 田中 啓介 広島県安芸郡府中町新地3番1号 マツダ株式会社内

⑳ 出願人 マツダ株式会社 広島県安芸郡府中町新地3番1号

㉑ 代理人 弁理士 神原 貞昭

明細書

1. 発明の名称

自動車の駆動力制御装置

2. 特許請求の範囲

自動車の駆動輪に対する制動を行うべく配された制動手段と、上記自動車の前後方向における車体中心線が特定の方角に対してなす角度、もしくは、上記自動車における直進と蛇角との夫々を検出するセンサと、上記自動車の旋回走行時において、上記センサからの上記角度に応じた検出力に基づいて得られる上記角度の変化量、もしくは、上記センサからの上記車速と蛇角との夫々に応じた検出力に基づいて得られる上記自動車に作用する横加速度が所定値以上となるとき、上記制動手段を作動させて、少なくとも上記自動車の旋回状態中において外方側となる駆動輪に対する制動を行わせる制動制御手段と、を備えて構成される自動車の駆動力制御装置。

3. 発明の詳細な説明

(座標上の利用分野)

本発明は、自動車の走行時、特に、旋回走行時における特定の状態のもとで、車輪に対する制動を行うものとされた自動車の駆動力制御装置に関する。

(従来の技術)

自動車の旋回走行時における車体に遠心力が作用する状態において、タイヤに発生するコーナリングフォースが遠心力よりも大である状態においては、自動車は安定した旋回走行状態をとることができる。このように、自動車が安定した旋回走行状態にあるときにおいては、タイヤに作用する抵抗力(駆動力と制動力との合力)と慣力との合力は、タイヤの路面に対する摩擦力の限界を越えないものとなっている。そのとき自動車は、所謂、グリップ走行状態にある。

これに対し、例えば、自動車が高速旋回走行状態にあり、かつ、長蛇輪の蛇角が比較的大とされる状態においては、タイヤに作用する抵抗力と慣力との合力がタイヤの路面に対する摩擦力の限界を越えて、後輪がスキッドを生じる状態(スピナフ

特開昭63-203456(2)

ウト)あるいは前輪がスキッドを生じる状態(ドリフトアウト)となる。それにより、自動車の走行安定性が損なわれてしまうことがある。

このような自動車の旋回走行時において車輪がスキッドを生じる事態を回避するにあたっては、ブレーキ操作等によって車速を小となすことにより、車体に作用する遠心力を低下させることが考えられる。

(発明が解決しようとする問題)

しかしながら、自動車に装備されるブレーキ装置は、通常、例えば、特開昭60-1061号公報にも記載されている如く、運転者等によるブレーキ操作に応じて前輪及び後輪に対する制動を行うようにされているので、運転輪の舵角が比較的大とされるもとで自動車が旋回走行するとき、車速を小となすべくブレーキ操作が行われる場合には、前輪側のタイヤの路面に対する摩擦力が増大せしめられて自動車の進行方向への荷重移動が生じ、それによって車輪のスキッドが助長されてしまうという不都合がある。

用する横加速度が所定値以上となるとき、制動手段を作動させて、少なくとも自動車の旋回状態中において外方側となる駆動輪に対する制動を行わせる。

(作用)

上述の如く構成された本発明に係る自動車の駆動力制御装置においては、自動車の旋回走行時において、センサからの検出出力に基づいて得られる自動車の前後方向における車体中心線が特定の方角に対してなす角度の変化量、もしくは、車速と舵角との矢に応じた検出出力に基づいて得られる自動車に作用する横加速度が所定値以上となるとき、制動制御手段によって制動手段が作動せしめられ、少なくとも自動車の旋回状態中において外方側となる駆動輪に対する制動が行われる。

このような特定状態のもとで、駆動輪に対する制動が行われることにより、自動車の進行方向への荷重移動が比較的小なるもとで車速が低速されるので、車輪にスキッドが生じる事態を回避する

所から点に留み、本発明は、自動車が高速で旋回走行するとき運転輪の舵角が比較的大とされる状態においても、車輪がスキッドを生じる事態を確実に回避することができ、従って、自動車の旋回走行時における走行安定性をより向上させることができるようにされた、自動車の駆動力制御装置を提供することを目的とする。

(問題点を解決するための手段)

上述の目的を達成すべく、本発明に係る自動車の駆動力制御装置は、自動車の駆動輪に対する制動を行うべく配された制動手段と、自動車の前後方向における車体中心線が特定の方角に対してなす角度、もしくは、自動車における車速と舵角との矢に検出するセンサと、制動制御手段とを備えて構成され、制動制御手段は、自動車の旋回走行時において、センサからの自動車の前後方向における車体中心線が特定の方角に対してなす角度に応じた検出出力に基づいて得られる角度の変化量、もしくは、センサからの車速と舵角との矢に応じた検出出力に基づいて得られる自動車に作

ことができる、自動車の旋回走行時における走行安定性をより向上させることができる。

(実施例)

以下、本発明の実施例について図面を参照して説明する。

第1図は本発明に係る自動車の駆動力制御装置の一例を、それが後輪駆動車に適用された状態で概略的に示す。第1図において、運転輪である駆動輪1L及び2Rに矢に配されたディスクブレーキ3L及び3Rは、オイル道路4によって相互に連通せしめられており、オイル道路4にはマスター・シリング6に一端部が連結されたオイル道路8の他端部が連結されている。

一方、駆動輪である後輪10L及び10Rに矢に配されたディスクブレーキ11L及び11Rには、矢、オイル道路12及び13の一端部が連結されている。オイル道路12及び13の矢の他端部は、オイル道路4に介在せしめられたプロポーショニングバルブ14に連結されており、プロポーショニングバルブ14には、マスター・シリ

特開昭63-203456 (3)

ング 6 に一端部が連結されたオイル通路 1 6 の他端部が連結されている。マスター・シリング 6 は、ブースター 2 0 を介してブレーキペダル 1 8 に対する操作力が伝達されると動作せしめられ、ディスクブレーキ 3 L, 3 R, 1 1 L 及び 1 1 R の夫々に作動オイルを供給する。プロポーショニングバルブ 1 4 は、ディスクブレーキ 1 1 L 及び 1 1 R の夫々に作用する作動オイルの圧力が所定値以上となるとき、斯かる作動オイルの圧力上昇率をディスクブレーキ 3 L 及び 3 R の夫々に作用する作動オイルの圧力上昇率に対して一定の割合で減じる役目を果たす。

後輪 1 0 L 及び 1 0 R には、ディスクブレーキ 1 1 L 及び 1 1 R の他にパークリングブレーキ 2 2 L 及び 2 2 R が設けられている。パークリングブレーキ 2 2 L 及び 2 2 R は、ワイヤ 2 3, イコライザ 2 4 及びワイヤ 2 5 を介してパークリングブレーキレバー 2 6 に接続されており、パークリングブレーキレバー 2 6 の操作に応じて後輪 1 0 L 及び 1 0 R の夫々に対する制動を行う。イコライザ 2 4

にはコントロールワイヤ 2 7 の一端部が接続され、コントロールワイヤ 2 7 の他端部は、ブースター 2 8 のダイヤフラム 3 0 に固定されたピストンロッド 3 1 の端部に接続されている。

ブースター 2 8 は、ダイヤフラム 3 0 によって仕切られる圧力室 2 8 a 及び 2 8 b を有している。圧力室 2 8 a 及び 2 8 b には逆通路 3 2 a 及び 3 2 b の一端部が夫々開口しており、逆通路 3 2 a 及び 3 2 b の夫々の他端部には、大気開放口 3 4 a 及び図示されていない真空源に連通せしめられた負圧導入口 3 4 b を有するコントロールバルブ 3 3 が接続されている。コントロールバルブ 3 3 は、コントローラ 3 6 によって制御され、例えば、コントローラ 3 6 から制御信号 S c が供給されるとき、ブースター 2 8 の圧力室 2 8 a と大気開放口 3 4 a を連通させるとともに、圧力室 2 8 b と負圧導入口 3 4 b を連通させて圧力室 2 8 b の圧力を圧力室 2 8 a の圧力に比して小となし、また、制御信号 S c が供給されないと、圧力室 2 8 a 及び 2 8 b と負圧導入口 3 4 b を連

通させて圧力室 2 8 a 及び 2 8 b の圧力を等となす。

コントローラ 3 6 には、自動車の速度をあらわす車速センサ 3 8 からの検出信号 S v, 前輪 2 L 及び 2 R の蛇角をあらわす蛇角センサ 3 9 からの検出信号 S h, 及び、乗員の操作等により、例えば、乾いた路面、濡れた路面及び凍った路面の夫々に応じた路面の摩擦状態を選択する選択スイッチ 4 0 からの検出信号 S i が供給されている。コントローラ 3 6 に内蔵されたメモリには、例えば、縦軸に蛇角 θ がとられ、横軸に車速 V がとられて表される第 2 図に示される如くのマップが記憶されている。斯かるマップは、自動車の旋回走行時に車輪がスキッドを生じる成るる領域（以下、領域 K という）とスキッドを生じる成らない領域（以下、領域 J という）とが、乾いた路面、濡れた路面及び凍った路面の夫々について、車速 V 及び蛇角 θ に基づいて得られる横加速度曲線 C , C , 及び G , をもって区画されたものである。

そして、コントローラ 3 6 は、自動車が旋回走

行状態をとるとき、車速センサ 3 8 からの検出信号 S v が示す車速 V 及び、蛇角センサ 3 9 からの検出信号 S h が示す前輪 2 L 及び 2 R の蛇角 θ に基づいて車体に作用する横加速度値 G を算出し、算出された横加速度値 G が、選択スイッチ 4 0 の操作に基づいて選択された路面の摩擦状態に応じて区画される領域 K 及び J のうちのどちらに含まれているかを判断する。そして、算出された横加速度値 G が領域 K に含まれていると判断された場合には、車輪がスキッドを生じる成があるので、コントローラ 3 6 は、駆動輪である後輪 1 0 L 及び 1 0 R に対する制動を行うべく、コントロールバルブ 3 3 に制御信号 S c を供給する。

これにより、ブースター 2 8 の圧力室 2 8 b の圧力が、圧力室 2 8 a の圧力に比して小とされ、ブースター 2 8 のダイヤフラム 3 0 が圧力室 2 8 b 側に引き込まれる。その結果、コントロールワイヤ 2 7, イコライザ 2 4 及びワイヤ 2 3 を介してパークリングブレーキ 2 2 L 及び 2 2 R が作動せしめられて、後輪 1 0 L 及び 1 0 R に対する

制動が行われる。

前から状態において、コントローラ36は、車速センサ38からの検出信号Sv及び舵角センサ39からの検出信号Shに基づいて横加速度値Gを逐次算出し、算出された横加速度値Gが第2図に示されるマップにおける領域Jに含まれている場合には、コントロールバルブ33に対する制御信号Scの供給を停止する。それにより、ブースター28の圧力室28aと圧力室28bとの圧力差が零とされ、パーキングブレーキ22L及び22Rによる後輪10L及び10Rに対する制動状態が解除される。

このようにして、駆動輪である後輪10L及び10Rに対する制動が行われることにより、自動車の進行方向への荷重移動が比較的小なるもとで軽減が行われるので、自動車の旋回走行における車輪のスキッドを確実に回避することができる。

第3図は、第1図に示される例に用いられるコントローラ36の他の例を示す。第3図に示されるコントローラ36'には、自動車の旋回走行時

において、自動車の前後方向における車体中心線が特定の方向に対してなす角度(以下、ヨー角という)θ'を検出するジャイロスコープ等のヨー角センサ42からの検出信号Syが供給され、コントローラ36'は、検出信号Syに基づいて得られたヨー角θ'の変化率を算出する。ヨー角θ'は、自動車の旋回走行時において車輪がスキッドを生じない状態においては準定な変化を生じるが、車輪がスキッドを生じる場合には比較的急激な変化を生じる。従って、コントローラ36'は、ヨー角θ'の変化率が所定値以上となる場合には車輪がスキッドを生じたと判断し、後輪10L及び10Rに対する制動を行なへくコントロールバルブ33に制御信号Scを供給し、また、ヨー角θ'の変化率が所定値未満となる場合には車輪がスキッドを生じていないと判断し、コントロールバルブ33に対する制御信号Scの供給を停止するようにされている。

第4図は、本発明に係る自動車の駆動力制御装置の第2の例を略略的に示す。第4図において第

1図に示される例に対応する各部には、第1図と共に符号を付して示し、それについての直訳説明は省略される。

第4図に示される例においては、第1図に示される例におけるブースター28と同様の構成を有するブースター28L及び28Rが配されており、パーキングブレーキ22L及び22Rから伸びるコントロールワイヤ27L及び27Rが、矢印、ブースター28L及び28Rのダイヤフラム30に固定されたピストンロッド31の端部に接続されている。

ブースター28L及び28Rに間連して配されたコントロールバルブ33L及び33Rは、コントローラ37から供給される制御信号Sc₁及びSc₂によって制御される。例えば、コントロールバルブ33Lは、制御信号Sc₁が供給されるとき、ブースター28Lを作動させてパーキングブレーキ22Lに後輪10Lに対する制動を行なへ、また、制御信号Sc₂が供給されないとき、パーキングブレーキ22Lによる後輪10Lに対する制動状態を解除する。

かかるもとでコントローラ37は、選択スイッチ40によって選択された路面の摩擦状態に応じて、自動車の旋回走行時における車速センサ38からの検出信号Svと舵角センサ39からの検出信号Shに基づいて横加速度値Gを算出し、算出された横加速度値Gが、第2図に示されるマップにおける領域Kに含まれている場合には、舵角センサ39からの検出信号Shに基づいて自動車の旋回方向を検知し、例えば、右旋回である場合には、コントロールバルブ33Lに制御信号Sc₁を供給する。

これにより、ブースター28Lが作動せしめられ、パーキングブレーキ22Lが、自動車の旋回

状態中において外方側となる後輪10Lに対する制動を行う。斯かる状態において、コントローラ37は、車速センサ38からの検出信号Sv及び舵角センサ39からの検出信号Stに基づいて横加速度値Gを算出し、算出された横加速度値Gが、第2図に示されるマップにおける領域Jに含まれている場合には、コントロールバルブ33Lに対する制御信号Scを供給を停止し、パーキングブレーキ22Lによる後輪10Lに対する制動状態を解除する。

一方、コントローラ37において検出信号Sv及びStに基づいて算出された横加速度値Gが、第2図に示されるマップにおける領域Kに含まれているとき、検出信号Stが自動車が左旋回の状態にあることを示す場合には、コントローラ37は、コントロールバルブ33Rに制御信号Scを供給する。それにより、ブースター28Rが作動せしめられ、パーキングブレーキ22Rが、自動車の旋回状態中において外方側となる後輪10Rに対する制動を行う。そして、コントローラ37

において検出信号Sv及びStに基づいて算出された横加速度値Gが第2図に示されるマップにおける領域Jに含まれている場合には、コントローラ37は、コントロールバルブ33Rに対する制御信号Scの供給を停止し、パーキングブレーキ22Rによる後輪10Rに対する制動状態を解除する。

第5図は、本発明に係る自動車の駆動力制御装置の第3の例を模式的に示す。第5図において第1図に示される例に対応する各部には、第1図と共通の符号を付して示し、それらについての詳細説明は省略される。

第5図に示される例においては、パーキングブレーキレバー26に間連して制動操作46が配されている。制動操作46は、車体(図示せず)に固定された一対のブラケット47に両端部が固定された軸48、軸48に回動可能に取り付けられたブーリ49、及び、軸48に回動可能に取り付けられるとともに一端にギア51が形成された円板部材50等を備えている。

ブーリ49の周縁部における所定位置には、第6図に示される如く、ブラケット47の先端の側面部に向かって突出する突起部49aが設けられており、突起部49aにはコントロールワイヤ27の端部が固定されている。また、円板部材50の周縁部における所定位置には、ブーリ49の突起部49aに係合する係合部50aが形成されており、円板部材50に形成されたギア51は、第5図に示される如く、コントローラ41によって制御されるモータ52に取り付けられた減速機53の出力軸に固定されたビニオン54に噛合せしめられている。パーキングブレーキレバー26には、第7図に明瞭に示される如く、軸48に回動可能に取り付けられた円板部材56が一端的に設けられており、円板部材56の周縁部における所定位置には、ブーリ49の突起部49aに係合する係合部56aが形成されている。

モータ52は、例えば、コントローラ41から供給される制御信号Sc'が所定の高レベルをとると、モータ52がブーリ49の突起部49aに係合し、コントロールワイヤ27がブーリ49に巻き付けられることにより、パーキングブレーキ22L及び22Rが後輪10L及び10Rに対する制動を行う。

示される方向に回動させるべく作動し、また、制御信号Sc'が所定の低レベルをとると、円板部材50を第6図において矢印Rとは反対の方向に回動させるべく作動する。

斯かるもとで、コントローラ41は、選択スイッチ40によって選択された路面の摩耗状態に応じて、自動車の旋回走行時における車速センサ38からの検出信号Svと舵角センサ39からの検出信号Stに基づいて横加速度値Gを算出し、算出された横加速度値Gが、第2図に示されるマップにおける領域Kに含まれている場合には、モータ52に所定の高レベルをとる制御信号Sc'を供給する。それにより、第6図において矢印Rで示される方向に回動する円板部材50の係合部50aがブーリ49の突起部49aに係合し、コントロールワイヤ27がブーリ49に巻き付けられることにより、パーキングブレーキ22L及び22Rが後輪10L及び10Rに対する制動を行う。

このような状態において、コントローラ41は車速センサ38からの検出信号Sv及び舵角セン

特開昭63-203456 (6)

サ39からの後出信号S₁₀に基づいて横加速度値Gを算出し、算出された横加速度値Gが、第2図に示されるマップにおける領域Jに含まれている場合には、モータ52に所定の低レベルをとる制御信号S_{c1}を供給する。それにより、円板部材50が、第6図において矢印Rとは反対方向に回転してコントロールワイヤー27がブーリ49から巻き戻されることにより、パーキングブレーキ22L及び22Rによる後輪10L及び10Rに対する制動状態が解除される。

第8図は、本発明に係る自動車の駆動力制御装置の第4の例を概略的に示す。第8図において第1図に示される例に対応する各部には、第1図と共通の符号を付して示し、それらについての並び説明は省略される。

第8図に示される例においては、マスターシリング6とブレーキペダル18との間に介在せしめられたブースター60における、ダイヤフラム62によって仕切られた圧力室60aと60bに、連通路63a及び63bの一端部が連絡されている。

△の他端部、及び、一端部がオイル道路12に連絡されたバイパス路74及び一端部がオイル道路13に連絡されたバイパス路75の夫々の他端部が連絡されている。コントロールバルブ70は、コントローラ68から供給される制御信号S_{c1}によって制御され、例えば、制御信号S_{c1}が所定の高レベルをとるとオイル道路16とバイパス路74とを連通させ、また、制御信号S_{c1}が所定の低レベルをとるとオイル道路16とバイパス路75とを連通させる。さらに、制御信号S_{c1}が供給されないときには、オイル道路8とオイル道路72とを連通させるとともに、オイル道路16とオイル道路73とを連通させる。

また、オイル道路12及び13における、バイパス路74及び75との連絡部とプロポーショニングバルブ14との間に、コントローラ68によって制御されるコントロールバルブ76が介在せしめられている。コントロールバルブ76は、例えば、コントローラ68から制御信号S_{c1}が供給されるとき、プロポーショニングバルブ14

る。連通路63a及び63bの他端部には、大気開放口64a及び図示されていない真空側に連通せしめられた負圧導入口64bを有するコントロールバルブ64が連絡されている。コントロールバルブ64は、コントローラ68によって制御され、例えば、コントローラ68から制御信号S_{c1}が供給されるとき、ブースター60の圧力室60aと大気開放口64aとを連通させるとともに圧力室60bと負圧導入口64bとを連通させて圧力室60b内の圧力を圧力室60a内の圧力に比して小となし、また、制御信号S_{c1}が供給されないとき、ブースター60の圧力室60a及び60bと負圧導入口64bとを連通させて圧力室60aと圧力室60bとの圧力差を零となす。

マスターシリング6に一端部が連絡されたオイル道路8及び16の大△の他端部には、コントロールバルブ70が連絡されている。コントロールバルブ70には、一端部がオイル道路4に連絡されたオイル道路72及び一端部がプロポーショニングバルブ14に連絡されたオイル道路73の夫

とオイル道路12及び13との連通状態を遮断し、また、制御信号S_{c1}が供給されないとき、プロポーショニングバルブ14とオイル道路12及び13とを連通させる。

コントローラ68には、車速センサ38からの後出信号S_v、舵角センサ39からの後出信号S_h及び選択スイッチ40からの後出信号S_lの他に、ブレーキペダル18の踏込操作が行われたか否かを検出するブレーキセンサ78からの後出信号S_bが供給される。

斯かるもとでコントローラ68は、選択スイッチ40によって選択された路面の摩擦状態に応じて、自動車の旋回走行時における車速センサ38からの後出信号S_v及び舵角センサ39からの後出信号S_hに基づいて横加速度値Gを算出し、算出された横加速度値Gが、第2図に示されるマップにおける領域Kに含まれている場合には、コントロールバルブ64に制御信号S_{c1}を供給するとともに、コントロールバルブ76に制御信号S_{c1}を供給する。さらに、コントローラ68は、

舵角センサ39からの検出信号Sbに基づいて自動車の旋回方向を検知し、例えば、右旋回である場合には、コントロールバルブ70に所定の高レベルをとる制御信号Scを供給する。

このようにして、コントロールバルブ64に制御信号Scが供給されることにより、ブースター60の圧力室60b内の圧力が圧力室60a内の圧力に比して小とされ、ダイヤフラム62が圧力室60b側に引き込まれてマスター・シリング6が作動せしめられる。また、コントロールバルブ70に制御信号Scが供給されることにより、オイル通路16とバイパス路74とが連通せしめられる。さらに、コントロールバルブ76に制御信号Scが供給されることにより、オイル通路12及び13とプロポーショニングバルブ14との逆通状態が遮断される。かかる状態において、マスター・シリング6からオイル通路16に供給される作動オイルは、バイパス路74及びオイル通路12を通じてディスクブレーキ11Lに供給され、その結果、自動車の旋回状態において外方側となる後輪10Lに対する制動が行われる。

一方、上述の如くにしてコントロールバルブ64及び76が制御されるとき、自動車が左旋回の状態にある場合には、コントローラ68は、コントロールバルブ70に所定の低レベルをとる制御信号Scを供給する。これにより、オイル通路16とバイパス路75とが連通せしめられ、マスター・シリング6からオイル通路16に供給される作動オイルは、バイパス路75及びオイル通路13を通じてディスクブレーキ11Rに供給される。その結果、自動車の旋回状態において外方側となる後輪10Rに対する制動が行われる。

上の如くにして、後輪10Lもしくは10Rに対する制動が行われる状態において、コントローラ68は、車速センサ38からの検出信号Sv及び舵角センサ39からの検出信号Sbに基づいて積加速度値Gを逐次算出し、算出された積加速度値Gが、第2図に示されるマップにおける領域Jに含まれている場合には、コントロールバルブ64に対する制御信号Scの供給を停止する。

それにより、ブースター60の圧力室60aと圧力室60bとの圧力差が零とされ、オイル通路16を通じてのディスクブレーキ11Lもしくは11Rへの作動オイルの供給が停止され、後輪10Lもしくは10Rに対する制動状態が解除される。

なお、コントローラ68は、ブレーキセンサ78からの検出信号Sbによってブレーキペダル18が操作されたことを検知した場合には、コントロールバルブ64、70及び76に対する制御信号Sc1、Sc2及びSc3の供給を停止する。

それにより、オイル通路8及び16が夫々オイル通路12及び13に連通せしめられるとともに、

プロポーショニングバルブ14とオイル通路12及び13とが連通せしめられる。その結果、マスター・シリング6からオイル通路8に供給された作動オイルが、オイル通路73、プロポーショニングバルブ14、及び、オイル通路12及び13を通じてディスクブレーキ11L及び11Rに供給されるとともに、オイル通路16に供給された作動オイルが、オイル通路73、プロポーショニングバルブ14、及び、オイル通路12及び13を通じてディスクブ

レーキ11L及び11Rに供給される。このようにして、前輪2L及び2R、及び、後輪10L及び10Rに対するブレーキペダル18の踏込操作に応じた制動が行われる。

第9図は、本発明に係る自動車の駆動力制御装置の第5の例を概略的に示す。第9図において第1図及び第8図に示される例に対応する各部には、第1図及び第8図と共通の符号を付して示し、それについての重複説明は省略される。

第9図に示される例においては、前輪2L及び2Rに連通してパワーステアリング装置80が配されており、パワーステアリング装置80のパワーシリング81には、ピストン82によって仕切られる油圧室81a及び81bが形成されている。ピストン82は、例えば、ステアリングホイール83が右回りに転舵されるとき油圧室81a側に移動し、ステアリングホイール83が左回りに転舵されるとき油圧室81b側に移動するものとされる。油圧室81a及び81bには、コントローラ79によって制御されるコントロールバルブ8

いて車輪に入リップが生じたとき駆動輪に対する制動を行うようにされ、路面と車輪とが常に適正な摩擦状態を保つようにされた、所謂、トラクション制御装置が装備された自動車に適用されている。

第10図において、前輪2L及び2R、及び、後輪10L及び10Rには、夫々の回転数を検出する回転数センサ101、102、103及び104が配されている。マスターシリング6に配されたリザーバ106にはオイル道路108の一端部が連結されている。オイル道路108の他端部はコントロールバルブ110に連結されており、オイル道路108にはポンプ112が介在せしめられている。コントロールバルブ110には、マスターシリング6の一端部が連結されたオイル道路106の他端部が連結されるとともに、ディスクブレーキ11L及び11Rに夫々の一端部が連結されたオイル道路12及び13の他端部が連結されており、オイル道路12及び13にはコントロールバルブ114が介在せしめられている。また、

前輪2L及び2R側に配置されたエンジン117の吸気通路内にはスロットルバルブ118が配されており、スロットルバルブ118に間連してその開度を調整するためのスロットルアクチュエータ119が駆けられている。

コントロールバルブ110及び114、ポンプ112、及び、スロットルアクチュエータ119はコントローラ120によって制御される。コントロールバルブ110は、例えば、コントローラ120から制御信号S_{c1}、"が供給されるとき、オイル道路108とオイル道路12及び13とを連通させ、また、制御信号S_{c1}、"が供給されないと、オイル道路16とオイル道路12及び13とを連通させる。コントロールバルブ114は、例えば、コントローラ120から供給される制御信号S_{c2}、"が所定の高レベルをとるとオイル道路12のみを連通させ、また、制御信号S_{c2}、"が所定の低レベルをとるとオイル道路13のみを連通させ、さらに、制御信号S_{c2}、"が供給されないとオイル道路12及び13を連通さ

せる。ポンプ112は、例えば、コントローラ120から制御信号S_pが供給されるとき作動する。また、スロットルアクチュエータ119は、例えば、コントローラ120から制御信号S_tが供給されるとき、スロットルバルブ118の開度を小となすすべく作動する。

コントローラ120には、回転数センサ101、102、103及び104からの検出信号S₁、S₂、S₃及びS₄、蛇角センサ39からの検出信号S_h、選択スイッチ40からの検出信号S₁₀及び、ブレーキセンサ78からの検出信号S_bが供給される。

斯かるもとでコントローラ120は、例えば、回転数センサ101～104からの検出信号S₁～S₄に基づいて後輪10L及び10Rにスリップが生じていることを検知した場合には、コントロールバルブ110及びポンプ112に制御信号S_{c1}、"及びS_pを供給するとともに、スロットルアクチュエータ119に制御信号S_tを供給する。それにより、マスターシリング6に配された

リザーバ106内の作動オイルが、ポンプ112の作動によってオイル道路108、12及び13を経てディスクブレーキ11L及び11Rに供給され、後輪10L及び10Rに対する制動が行われるとともに、スロットルバルブ118の開度が小とされてエンジン117の出力が低下せしめられる。このようにして、自動車の走行時における後輪10L及び10Rのスリップを回避することにより路面と車輪とが常に適正な摩擦状態を保つようになすトラクション制御が行われる。

また、自動車の旋回走行時において、コントローラ120は、選択スイッチ40によって選択された路面の摩擦状態に応じて、回転数センサ101からの検出信号S₁及び蛇角センサ39からの検出信号S_hに基づいて横加速度Gを算出し、算出された横加速度Gに基づいて第2回に示されるマップにおける領域Kに含まれている場合には、コントロールバルブ110に制御信号S_{c2}、"を供給するとともに、ポンプ112に制御信号S_pを供給する。さらに、コントローラ120は、蛇角

センサ39からの検出信号S₁に基づいて自動車の旋回方向を検出し、例えば、右旋回である場合には、コントロールバルブ114に所定の高レベルをとる制御信号S_{c1}を供給する。

このようにして、ポンプ112が作動するとともに、オイル道路108とオイル道路12及び13とが遮断せしめられることにより、リザーバ106内の作動オイルがオイル道路108、12及び13を通じてコントロールバルブ114に導入される。そして、貯かる作動オイルは、コントロールバルブ114からオイル道路12を通じてディスクブレーキ111のみに供給され、その結果、自動車の旋回状態中において外方側となる後輪10Rに対する制動が行われる。

一方、上述の如くにしてコントロールバルブ110及びポンプ112が制御されるとき、例えば、自動車が左旋回の状態にある場合には、コントローラ120は、コントロールバルブ114に所定の低レベルをとる制御信号S_{c2}を供給する。それにより、オイル道路13のみが開通せしめられ

トロールバルブ110、114及びポンプ112に対する制御信号S_{c1}、S_{c2}及びS_pの供給を停止する。それにより、オイル道路16とオイル道路12及び13とが遮断せしめられるとともに、オイル道路12及び13が開通せしめられる。その結果、ブレーキペダル18の操作に応じて作動するマスター・シリング6からの作動オイルが、オイル道路8及び4を通じてディスクブレーキ111及び11Rに供給されるとともに、オイル道路16、12及び13を通じてディスクブレーキ111及び11Rに供給される。このようにして、前輪2L及び2R、及び、後輪10L及び10Rに対するブレーキペダル18の踏込操作に応じた制動が行われる。

また、上述の例においては、後輪10L及び10Rが駆動輪とされた後輪駆動車に本発明に係る駆動力制御装置が適用されているが、例えば、前輪2L及び2Rが駆動輪とされる前輪駆動車に適用されてもよい。

(発明の効果)

れ、リザーバ106内の作動オイルは、オイル道路108及び13を通じてディスクブレーキ11Rのみに供給される。その結果、自動車の旋回状態中において外方側となる後輪10Rに対する制動が行われる。

上述の如くにして、後輪10Rもししくは10Rに対する制動が行われる状態において、コントローラ120は、車速センサ38からの検出信号S_v及び輪角センサ39からの検出信号S_wに基づいて横加速度Gを逐次算出し、算出された横加速度Gが、第2図に示されるマップにおける領域Jに含まれている場合には、ポンプ112に対する制御信号S_pの供給を停止する。それにより、オイル道路108を遮断してディスクブレーキ111もししくは11Rへの作動オイルの供給が停止され、後輪10Rもししくは10Rに対する制動状態が解除される。

なお、コントローラ120は、ブレーキセンサ78からの検出信号S_bによってブレーキペダル18が操作されたことを検知した場合には、コン

以上の説明から明らかな如く、本発明に係る自動車の駆動力制御装置によれば、自動車の旋回走行時において、自動車の前後方向における車体中心線が特定の方角に対してなす角度の変化量が所定値以上となるとき、もししくは、自動車に作用する横加速度が所定値以上となるとき、少なくとも自動車の旋回状態中において外方側となる旋回外方に位置するものとなる駆動輪に対する制動が行われることにより、自動車の進行方向への荷重移動が比較的小なるもとで車速が低減されるので、車輪がスキッドを生じる事態を確実に回避することができ、自動車の旋回走行時における走行安定性をより向上させることができる。

4. 四面の簡単な説明

第1図は本発明に係る自動車の駆動力制御装置の一例を示す概略構成図、第2図は第1図に示される例に用いられるコントローラのメモリに記憶されたマップの構成に供される図、第3図は第1図に示される例に用いられるコントローラの他の例を示す図、第4図及び第5図は本発明の第2及

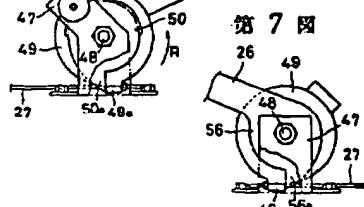
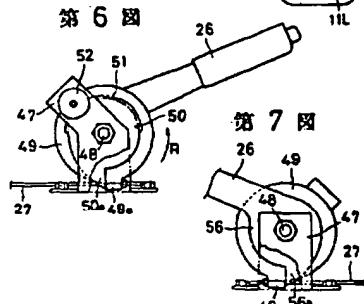
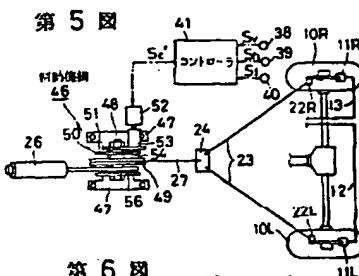
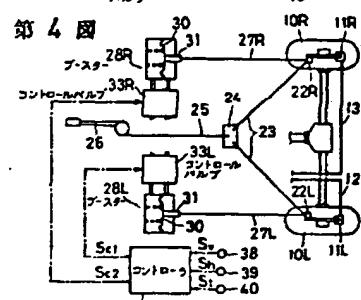
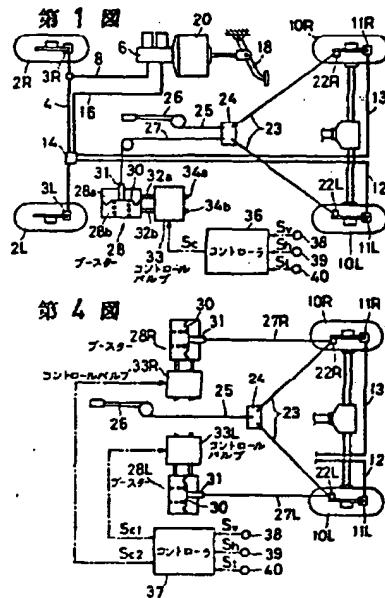
特開昭63-203456 (11)

び第3の例を示す機械構成図、第5図及び第7図は第5図に示される例に用いられる制動機構の構成の説明に供される側面図、第8図、第9図及び第10図は本発明の第4、第5及び第6の例を示す機械構成図である。

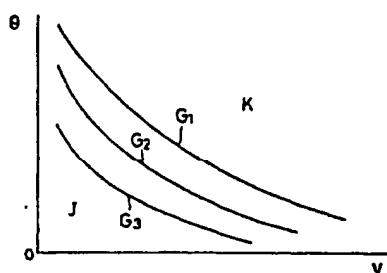
図中、2L及び2Rは前輪、3L、3R、11L及び11Rはディスクブレーキ、10L及び10Rは後輪、22L及び22Rはパークィングブレーキ、28、28L、28R及び60はブースター、33、33L、33R、64、70、76、77、84、110及び114はコントロールバルブ、36、36'、37、41、68、75及び120はコントローラ、38は直進センサ、39は舵角センサ、42はヨー角センサ、46は制動機構、80はパワーステアリング装置である。

特許出願人 マツダ株式会社

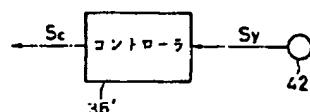
代理人 弁理士 神原 貞昭



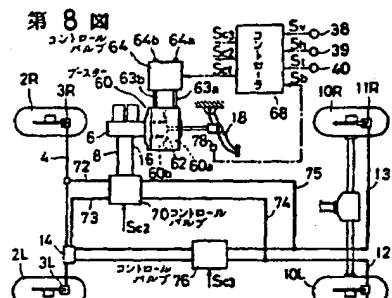
第2図



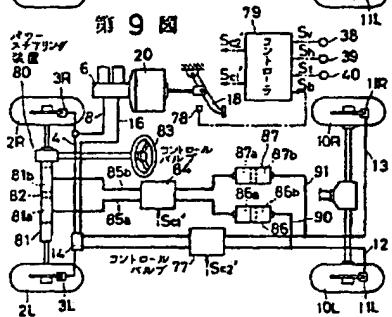
第3図



第 8 図



第



第10図

